

ФОНДОВЫЕ РЫНКИ			ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНДЕКСЫ			ЗЕЛЕННЫЕ ОБЛИГАЦИИ		
S&P 500	3934,83	↑0,5%	S&P Global Infrastructure	2551,32	↓1,1%	S&P Green Bond Index	156,73	↑0,3%
MSCI EM	1437,72	↑2,7%	S&P EM Infrastructure	1763,15	↑0,3%			
MSCI Russia	711,55	↑2,5%	S&P High Income Infrastructure	1305,93	↑3,1%			

Данные индексов на последний перед публикацией рабочий день (15 февраля 2021 года). Данные о динамике индекса за период с 8 по 15 февраля 2021 года.

Источник: S&P Global, MSCI

Алексей Жундриков
zhundrikov@infraone.ru

Екатерина Якунина
yakunina@infraone.ru

Марина Фомина
fomina@infraone.ru

Weekly #3 2021

Инвестиции в инфраструктуру: как государство финансировало комплексный план и нацпроекты в 2020 году?

Несмотря на экономический кризис и неоднократные пересмотры финансирования расходы федерального бюджета на комплексный план и национальные проекты в 2020 году заметно превысили вложения 2019-го. Но положение инициатив в рамках майского указа по-прежнему «шаткое» и в очередной раз может быть существенно скорректировано.

На каком уровне было бюджетное исполнение комплексного плана и национальных проектов по итогам года? Кто оказался в условно «отстающих»? Как государство планирует финансировать мероприятия в рамках майского указа в ближайшие годы?

- Вопреки пессимистичным прогнозам бюджетное исполнение комплексного плана в 2020 году составило 99,4% по сравнению с прошлогодними 88,4%. До мероприятий и проектов плана довели 382,6 млрд руб, или на 75 млрд руб. больше, чем годом ранее. Исполнение даже самого «отстающего» из федеральных проектов – «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» – оказалось на уровне 97,4% (без учета проектов, на которые не перечисляли средств вообще). А лидер – «Морские порты» – отметился исполнением в 99,9%.
- Впервые за два года реализации майского указа комплексный план смог обогнать по бюджетному исполнению национальные проекты, у которых оно составило 97%. При этом в 2020-м в них попало на 36% больше средств, чем в 2019 году, или 1,77 трлн руб.
- В отличие от 2019 года высокий уровень исполнения комплексного плана в 2020-м был достигнут не за счет занижения планируемых расходов. В последнем квартале года их, наоборот, увеличили на 5%,

до 385 млрд руб. Больше всего получили федеральные проекты «Коммуникации между центрами экономического роста» и «Европа – Западный Китай». Если расходы на первый выросли лишь на 10% (почти до 222 млрд руб.), то на второй – вдвое (до 40,5 млрд руб.).

- Самый серьезный рост плановых расходов в четвертом квартале произошел у национального проекта «Жилье и городская среда»: на 42%, до 169,2 млрд руб. У него же было самое высокое бюджетное исполнение – 99,7%. В целом у 11 проектов из 12 исполнение было выше 96%, а «аутсайдером» стал национальный проект «Образование» с 86,4% освоенных средств. Непотраченной оказалась часть средств, предусмотренных на развитие сельских школ и отмену третьей смены обучения.
- Несмотря на оптимистичное завершение года, в 2021-м и комплексный план, и национальные проекты могут ожидать серьезная корректировка и перекомпоновка. Например, железнодорожная часть комплексного плана может усилиться за счет новых федеральных проектов по развитию отдельных направлений (Центрального узла, подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов), а «Внутренние водные пути», вероятно, станут отдельным национальным проектом. В целом власти планируют оставить ограниченное и реализуемое количество инициатив. Но это, на наш взгляд, может вновь привести к усилению роли госзаказа и недооценке возможностей проектного финансирования.
- На национальные проекты в 2021–2023 годах могут потратить 6,76 трлн руб. вместо уже запланированных ранее 5,66 трлн руб. Но, поскольку число самих нацпроектов и состав федеральных проектов могут еще поменяться, сравнение этих двух сумм не вполне корректно. Например, власти планируют вложить в «Безопасные и качественные автомобильные дороги» 775 млрд руб. вместо ожидавшихся в эти годы 168 млрд руб., при этом в него войдут два новых федеральных проекта, перекликающихся по целям с «Коммуникациями между центрами экономического роста» (судьба которого в комплексном плане пока остается неясной).

Комплексный план в условиях кризиса. По данным электронного бюджета, исполнение комплексного плана на конец 2020 года составило 99,4%. Государство выделило на федеральные проекты в его рамках 382,6 млрд руб. из запланированных в бюджетной росписи почти 385 млрд руб.

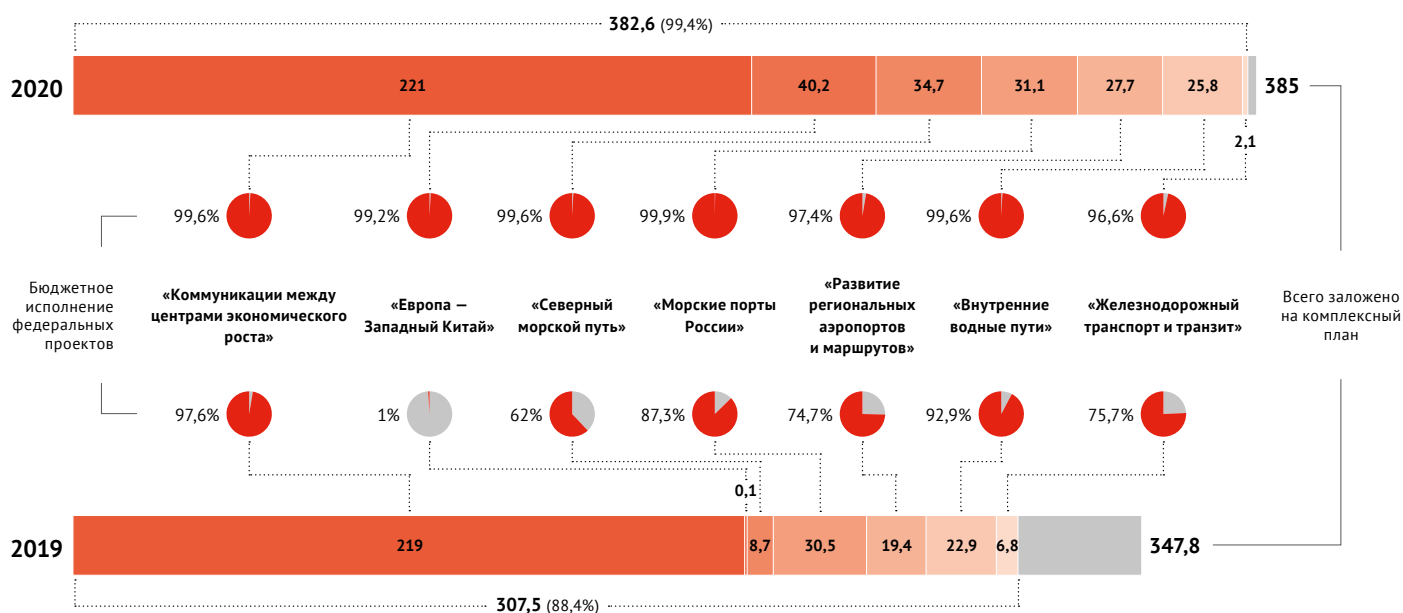
Подробнее о том, как вкладывали в комплексный план в 2019 году, читайте в аналитическом обзоре [InfraOne Research Weekly #4 2020](#).

Напомним, что по итогам 2019 года уровень исполнения был ниже и составлял 88,4%. Тогда до комплексного плана довели лишь 307,5 млрд руб. Причем исполнение могло быть еще ниже, если бы в последние месяцы 2019-го власти заметно не уменьшили объем плановых расходов (с 378,3 млрд руб. в октябре до декабрьских 347,8 млрд руб.).

Высокий показатель по итогам 2020 года не был связан с таким искусственным занижением. Напротив, в январе 2020-го государство собиралось вложить в комплексный план лишь 337,2 млрд руб. Впоследствии сумма была увеличена на 40,3 млрд руб. за счет переноса непотраченных в 2019-м бюджетных средств. В последующие месяцы плановый объем вложений как увеличивался, так и сокращался, но к концу 2020-го он оказался максимальным за все месяцы (385 млрд руб.), увеличившись в последнем квартале на 5,2%.

Рисунок 1. Федеральные расходы на проекты комплексного плана в 2019 и 2020 году

млрд руб.



Источник: данные единого портала бюджетной системы России, комплексного плана, расчеты и анализ InfraOne Research

Главными «выгодоприобретателями» от такого увеличения стали «Коммуникации между центрами экономического роста» (его плановое финансирование увеличили со 199,2 млрд руб. в сентябре до 221,8 млрд руб. в декабре) и «Европа – Западный Китай». Для последнего запланированная в бюджетной росписи сумма вложений в четвертом квартале выросла вдвое – с 19,7 млрд руб. до 40,5 млрд руб. На наш взгляд, такие пересмотры финансирования были напрямую связаны с готовностью и приоритетностью автодорожных и в целом транспортных инициатив.

В остальных случаях государство в течение четвертого квартала уменьшило плановые расходы, причем в случае с «Внутренними водными путями» почти на треть (с 35,8 млрд руб. до 25,9 млрд руб.).

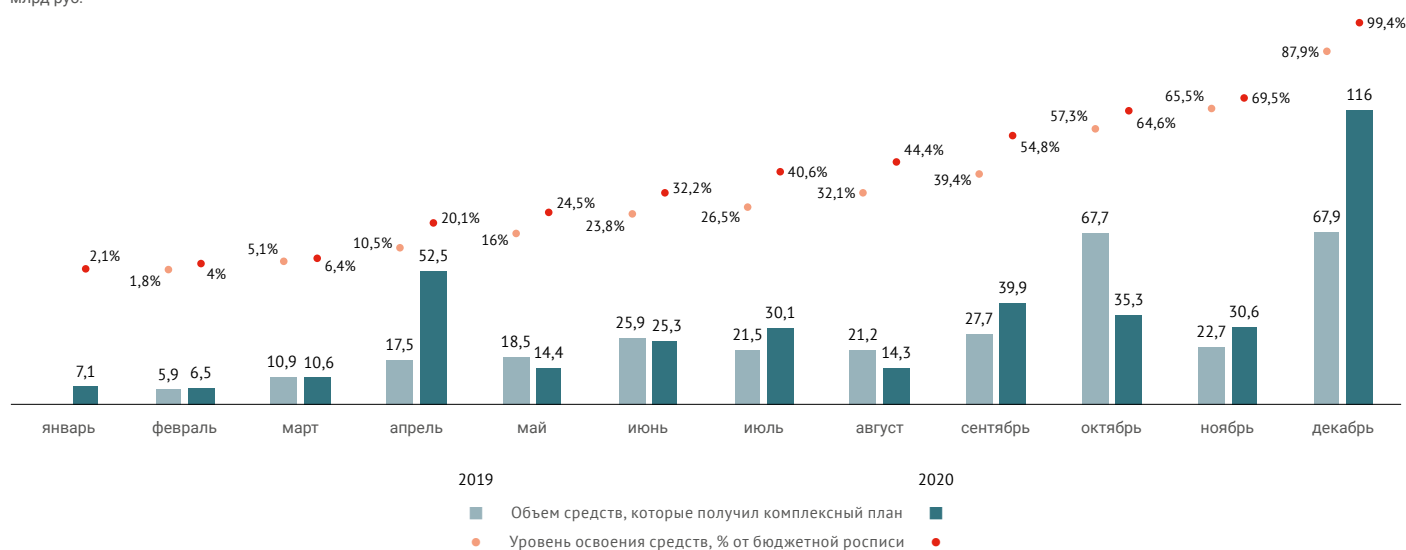
В 2020 году государство не профинансировало лишь два федеральных проекта из комплексного плана – «Транспортно-логистические центры» и «Высокоскоростное железнодорожное сообщение». В первом случае причиной стала задержка в подготовке проекта, а во втором – пересмотр его «наполнения». Но даже если бы этого не случилось, вложения туда существенно не изменили бы общей картины, поскольку составляли чуть более 0,1% от всех расходов, предусмотренных на комплексный план.

У оставшихся семи федеральных проектов комплексного плана бюджетное исполнение оказалось рекордным, причем у шести оно превысило 99%. Своеобразным «отстающим» на этом фоне оказался лишь проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», в который перевели «всего» 97,4% от запланированных средств (против 74,6% в 2019-м).

Наибольший объем средств по итогам 2020 года получили «Коммуникации между центрами экономического роста»: в них направили 221 млрд руб., или почти 58% всех средств на комплексный план. В 2019-м этот федеральный проект получил немногим меньше (218 млрд руб.) и был лидером также и по бюджетному исполнению (97,6%).

Рисунок 2. Динамика федеральных расходов на комплексный план в 2019–2020 годах

млрд руб.



Источник: данные единого портала бюджетной системы России, комплексного плана, расчеты и анализ InfraOne Research

По итогам 2020 года по последнему показателю его обогнали «Морские порты» с исполнением 99,9% (31,1 млрд руб.). Но на таком результате сказались уже упоминавшееся понижение планки по расходам в течение четвертого квартала (с 42 млрд руб. до 31,2 млрд руб.).

Вторая волна заболеваемости коронавирусом не помешала интенсивности государственного финансирования комплексного плана. Наибольший объем вложений пришелся в 2020 году на декабрь, в течение которого проектам перевели 116 млрд руб., или 30% от объема всех средств за год.

Годом ранее «ударными» месяцами оказались октябрь (67,7 млрд руб.) и декабрь (67,9 млрд руб.), за которые было освоено почти по 20% от годового объема расходов.

По нашему мнению, фактическое увеличение расходов на комплексный план в условиях кризиса не только позитивно скажется на развитии инфраструктуры, но и придаст импульс развитию отдельных территорий. Минусом же останется дисбаланс в развитии разных видов транспортной инфраструктуры (в особенности той, которой «урезали» финансирование), что может сдерживать экономическую активность в государстве в целом в последующие годы.

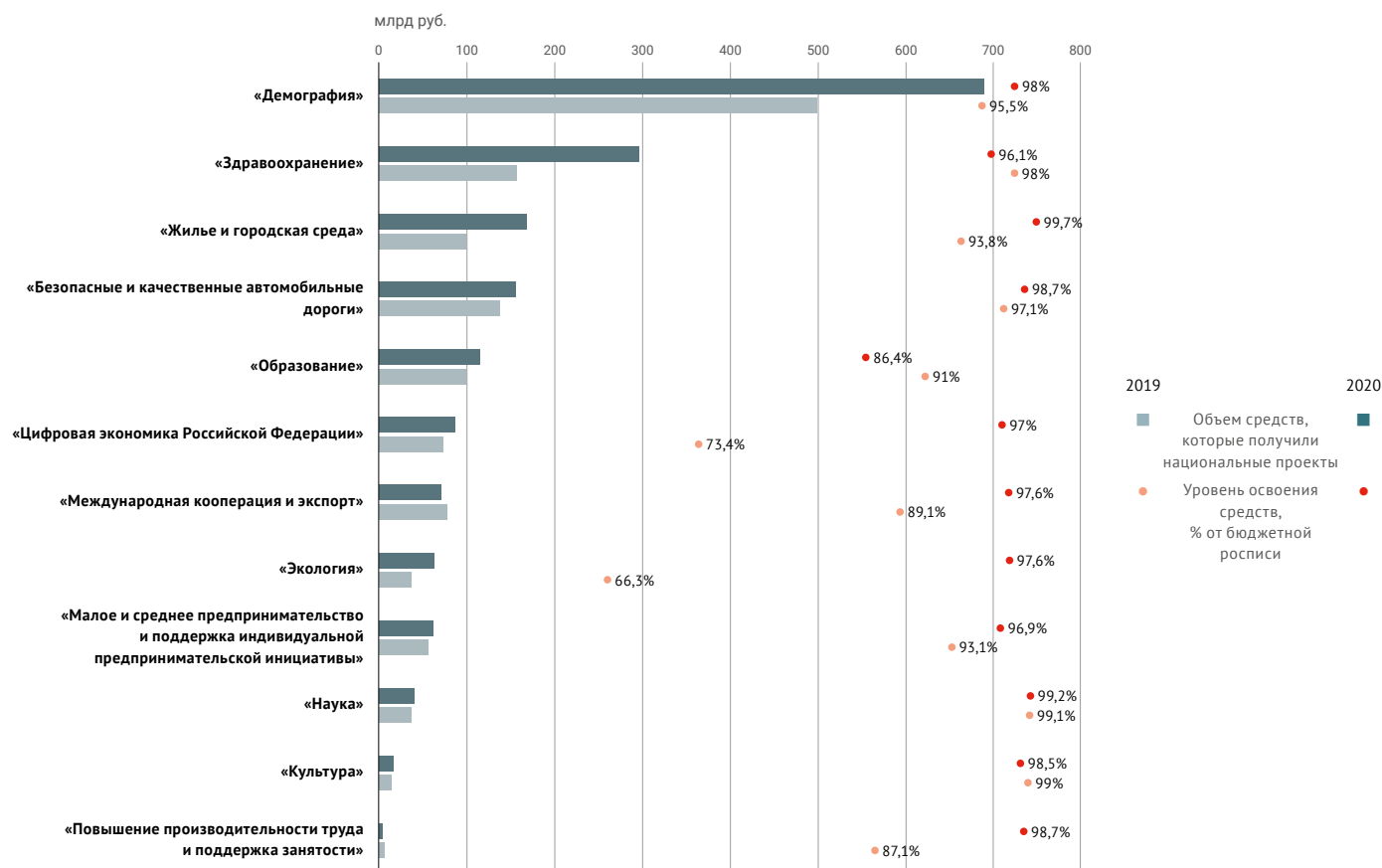
Национальные проекты переживают пандемию. Впервые за двухлетнюю историю реализации национальные проекты оказались позади комплексного плана по своему бюджетному исполнению. Оно, по данным Казначейства, составило 97%.

Всего на нацпроекты без учета комплексного плана в 2020-м потратили 1,77 трлн руб. Это на 36% больше, чем в 2019 году. Тогда федеральные вложения в них составили около 1,29 трлн руб.

В течение года запланированные расходы на национальные проекты, как и на комплексный план, неоднократно пересматривали. В четвертом квартале 2020-го их уменьшили примерно на 0,7% (или на 13 млрд руб.), до 1,82 трлн руб.

Рисунок 3. Федеральные расходы на национальные проекты в 2019–2020 годах

Без комплексного плана.



Источник: данные единого портала бюджетной системы России, Казначейства, расчеты и анализ InfraOne Research

Снижение планки расходов не коснулось лишь трех национальных проектов: «Безопасных и качественных автомобильных дорог» (в четвертом квартале ее подняли на 0,55%, до 157,7 млрд руб.), «Здравоохранения» (рост на 0,28%, до 307,6 млрд руб.) и «Жилья и городской среды». В последнем случае плановые вложения увеличили с сентября по декабрь на 42%, до 169,2 млрд руб. По нашей оценке, дополнительные средства пошли на поддержку льготной ипотеки и расселение из аварийного жилья.

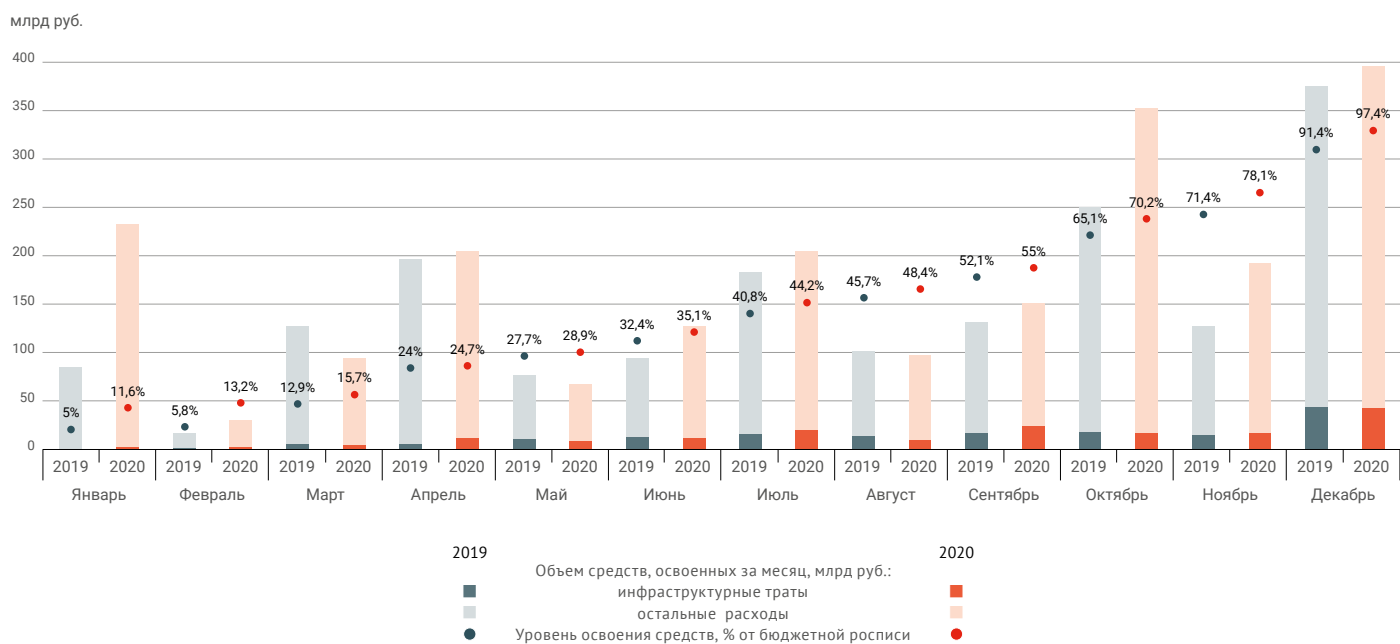
В оставшихся девяти случаях самое сильное снижение плановых расходов за последний квартал произошло у «Цифровой экономики» и «Повышения производительности труда и поддержки занятости» — на 20,6% и 18,5%, до 89 млрд руб. и 41,1 млрд руб. соответственно.

Интересно, что несмотря на пандемию расходы на нацпроект «Здравоохранение» в течение года даже несколько уменьшились. На него еще в январе 2020-го рассчитывали потратить 312,5 млрд руб., а в декабре — 307,6 млрд руб. При этом достаточно значительно за тот же период выросли расходы на самый крупный из национальных проектов — «Демография»: с 613,7 млрд руб. до 703,8 млрд руб. На него приходится порядка 40% от всех расходов на национальные проекты.

Мы полагаем, что основные расходы на борьбу с распространением коронавируса и лечение пациентов (например, выплаты врачам) шли не через «Здравоохранение», а в рамках текущих расходов федерации и регионов, и потому на его финансировании это сказалось не сильно.

Рисунок 4. Динамика федеральных расходов на нацпроекты и комплексный план в 2019–2020 годах

В качестве инфраструктурных трат указаны только расходы федерации (без учета трансфертов регионам, которые могли пойти на инфраструктуру).



Источник: данные единого портала бюджетной системы России, Казначейства, расчеты и анализ InfraOne Research

В свою очередь, на росте финансирования «Демографии» сказалось увеличение социальных выплат (в частности материнского капитала).

Лидером по бюджетному исполнению среди всех национальных проектов стало «Жилье и городская среда» с почти 99,7% вложенных из запланированных средств, или 168,7 млрд руб. У 11 из 12 нацпроектов исполнение было выше 96% – в прошлом году превзойти такой уровень смогли лишь четыре проекта.

Самым «отстающим» по вложениям оказался национальный проект «Образование» с бюджетным исполнением 86,4%, до которого довели 115 млрд руб. Для сравнения в 2019 году исполнение было выше и составляло 91%. По нашей оценке, пониженное значение показателя в 2020-м было связано с тем, что из-за пандемии и коронавирусных ограничений не были полностью освоены средства, предусмотренные на создание сельских школ и ликвидацию третьей смены обучения.

В то же время главный «аутсайдер» 2019 года – нацпроект «Экология» – по итогам 2020-го оказался исполнен на высоком уровне (97,6%, или 63 млрд руб.) при относительно небольшом пересмотре планов по его федеральному финансированию из-за кризиса. Практически все федеральные проекты, входящие в нацпроект (в том числе комплексная система обращения с твердыми коммунальными отходами, сохранение Байкала, оздоровление Волги и др.), были исполнены на уровне выше 94%.

Комплексный план в 2021-м и последующие годы. Несмотря на столь оптимистичное завершение 2020 года, в федеральном бюджете на 2021 год на мероприятия комплексного плана заложено 185,6 млрд руб., что вдвое меньше, чем планировали на этот год в «докризисном» трехлетнем бюджете. По нашему мнению, это связано с пересмотром структуры комплексного плана.

В частности, в законе о федеральном бюджете на 2021–2023 годы отсутствуют федеральные расходы по проектам: «Транспортно-логистические центры», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» и «Внутренние водные пути» (но из этого пока нельзя сделать вывод о том, что сами проекты закрыты). Последний в будущем может быть выделен в отдельный национальный проект с горизонтом планирования до 2030 года. Его концепцию Минтранс, вероятно, предоставит к середине 2021 года.

Железнодорожная часть комплексного плана в конце 2020 года претерпела перекомпоновку (она уже отразилась в кодах бюджета): в отдельные категории проектов, близкие к федеральным, вынесены инициативы по развитию Центрального транспортного узла, железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского, Северо-Западного бассейнов, а также инфраструктуры Восточного полигона.

Это можно считать «разрастанием» федерального проекта «Железнодорожный транспорт и транзит», часть его инициатив теперь выделена в отдельные крупные проекты.

«Развитие региональных аэропортов и маршрутов» сокращено до «Развития региональных аэропортов». Возможно, это означает прекращение субсидирования ряда маршрутов и усиление инфраструктурной части федерального проекта.

Точно отразить изменения в концепциях федеральных проектов сложно: обновленной версии комплексного плана пока нет. Единственным документом, по которому можно отслеживать изменения в составе плана остается, пожалуй, закон о федеральном бюджете на 2021 год и плановый период 2022–2023 годов.

На наш взгляд, итогом «перекомпоновки» станет сужение круга реализуемых проектов, отбрасывание второстепенных и наименее проработанных инициатив. Основной акцент будет сделан на развитии железных дорог и портов, аэропортовой инфраструктуры, а также на создании автодорожного маршрута «Европа – Западный Китай». Но есть опасность, что, ограничивая число проектов, государство может сосредоточиться лишь на тех из них, которые способно реализовать за свой счет, а это значит, что потенциал проектного финансирования для комплексного плана вновь будет не раскрыт.

Комплексный план: во что будет вкладывать государство?

В 2021 году наибольший объем средств запланирован по федеральному проекту «Северный морской путь»: на него рассчитывают потратить 58,7 млрд руб., или 31,6% предусмотренных на комплексный план в этом году бюджетных вложений.

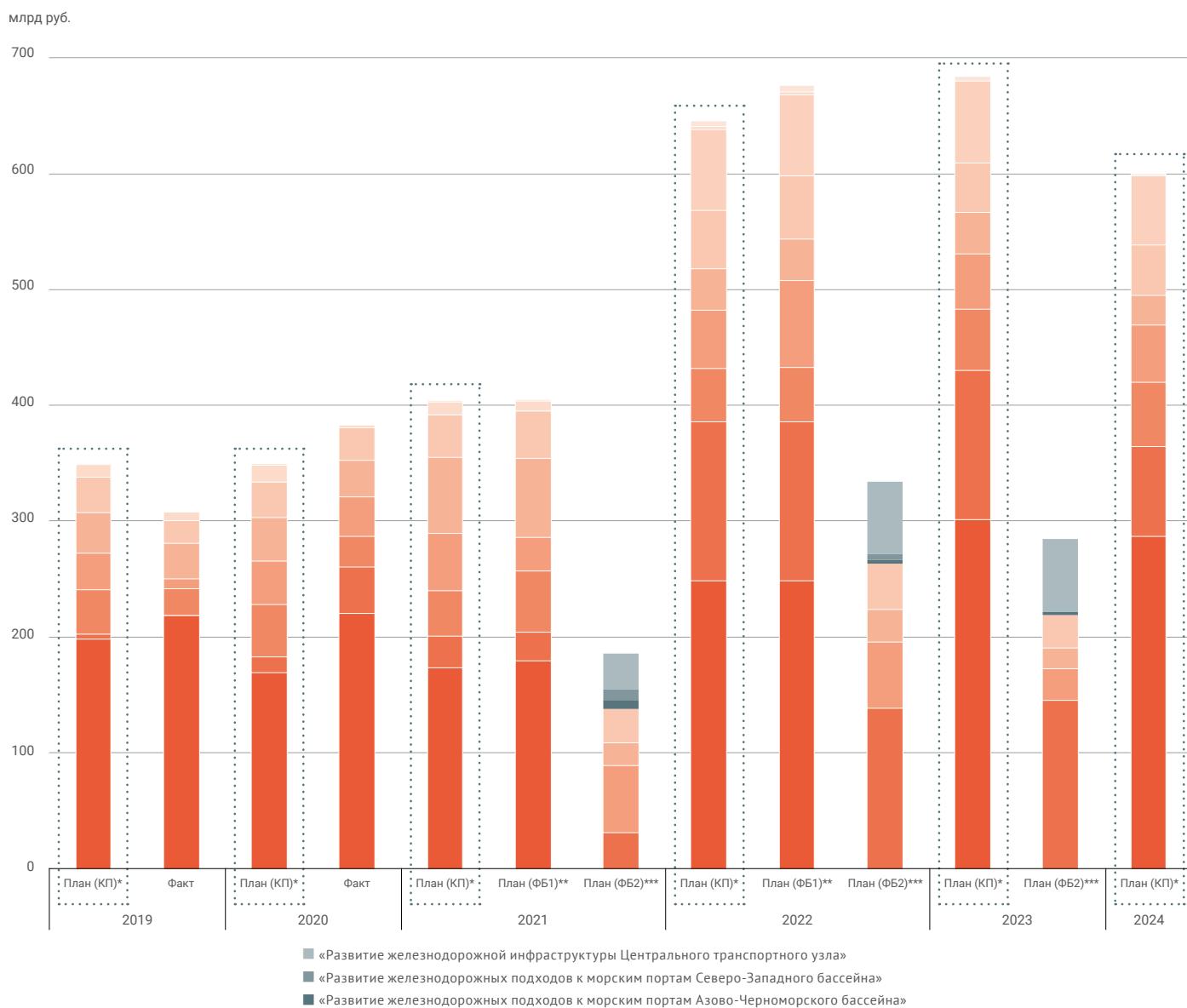
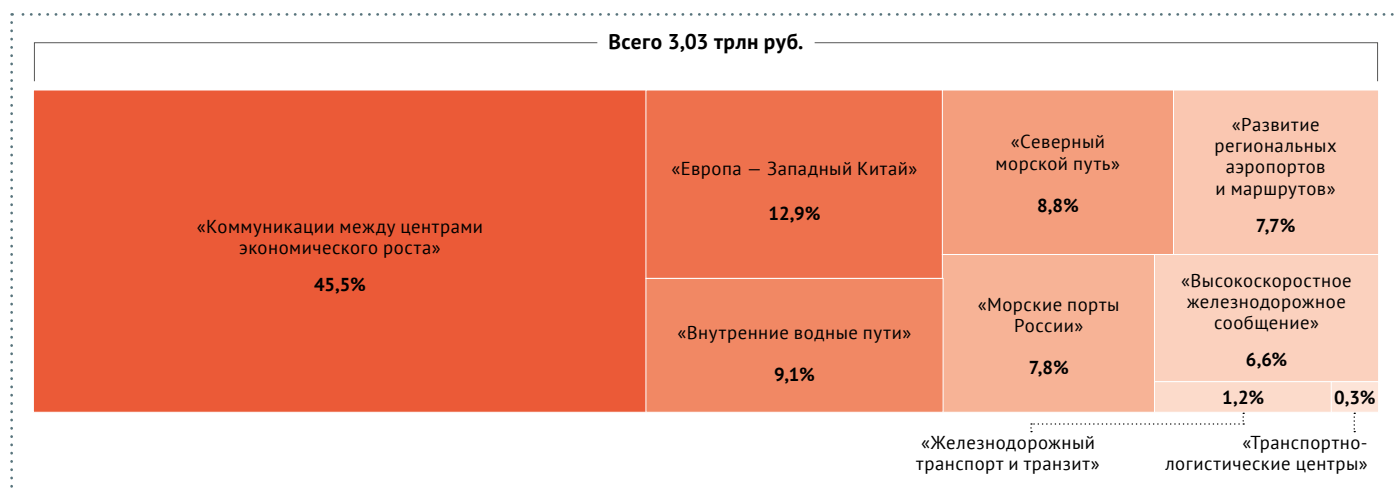
В 2022–2023 годах больше всего расходов в рамках комплексного плана пойдет на федеральный проект «Европа – Западный Китай» (ежегодно более 135 млрд руб.). За все три года доля вложений в эту трассу составит 39% планируемых расходов федерального бюджета, или более 315 млрд руб.

На протяжении 2021–2023 годов запланировано значительное финансирование новой инициативы «Развитие

железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» – суммарно 156,2 млрд руб. Причем если в 2021 году планируют относительно скромное финансирование (лишь 30,2 млрд руб.), то в последующие два года оно будет вдвое выше (по 63 млрд руб. ежегодно).

Наименьший объем федерального финансирования (за исключением проектов, где оно вообще отсутствует) предусмотрен для новых инициатив «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна» и «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» – 13,8 млрд руб. и 14,1 млрд руб. за три года соответственно.

Рисунок 5. Федеральные расходы на комплексный план в 2020–2024 годах



* Расходы на федеральные проекты комплексного плана в соответствии с распоряжением правительства от 30 сентября 2018 года (в редакции от 4 июля 2020 года).

** Расходы на федеральные проекты комплексного плана в соответствии с законом о федеральном бюджете на 2020 год и плановый период 2021–2022 годов.

*** Расходы на федеральные проекты комплексного плана в соответствии с законом о федеральном бюджете на 2021 год и плановый период 2022–2023 годов.

Источник: данные единого портала бюджетной системы России, комплексного плана, федерального бюджета, расчеты и анализ InfraOne Research

Как изменятся национальные проекты. Изменения могут коснуться состава и остальных национальных проектов. Еще в 2020 году стало известно о необходимости скорректировать их с учетом новых экономических реалий и увеличения горизонта исполнения задач по ним до 2030 года. Но новых версий паспортов ни по одному из 12 национальных проектов пока нет.

Ранее на нацпроекты в 2021–2023 годах планировали потратить 5,66 трлн руб., а согласно новому закону о бюджете, сумма составит 6,76 трлн руб. Но прямое сравнение этих расходов может быть не совсем корректным, поскольку они учитывают разный состав федеральных проектов и даже разное количество нацпроектов.

Так, например, в новом законе о федеральном бюджете появился еще один национальный проект, который носит название «Развитие техники, технологий и научных исследований в области использования атомной энергии в Российской Федерации на период до 2024 года». В его рамках планируется профинансировать четыре проекта в атомной энергетике, в том числе связанных с технологией термоядерного синтеза. На новый нацпроект в ближайшие три года будет направлено 63 млрд руб. (по 21 млрд руб. ежегодно).

Значительное увеличение финансирования ожидает нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Согласно закону о федеральном бюджете, в ближайшие три года на него предусмотрено 775 млрд руб., в то время как по паспорту проекта на 2021–2023 годы предусматривалось лишь 167,8 млрд руб. В состав этого нацпроекта к четырем имеющимся федеральным проектам в октябре 2020 года добавили два новых: «Модернизацию пассажирского транспорта в городских агломерациях» и «Развитие федеральной магистральной сети». Через последний в 2021 году пройдет почти 56% трат всего нацпроекта, а в последующие два года эта доля превысит 80%.

Значительное увеличение финансирования произошло по национальному проекту «Демография». Его финансирование возросло на 39% по сравнению с ранее запланированным в бюджете и паспорте: на ближайшие три года оно составит 2,37 трлн руб. Основное увеличение трат – более чем в 1,5 раза – намечено по федеральному проекту «Финансовая поддержка семей при рождении детей».

Федеральный проект «Чистая вода» «перекочевал» в нацпроект «Жилье и городская среда» из «Экологии» (но пока «документально» в составе другого нацпроекта он не отражен). Планируемый объем расходов на «Чистую воду» за три года составит 104 млрд руб.

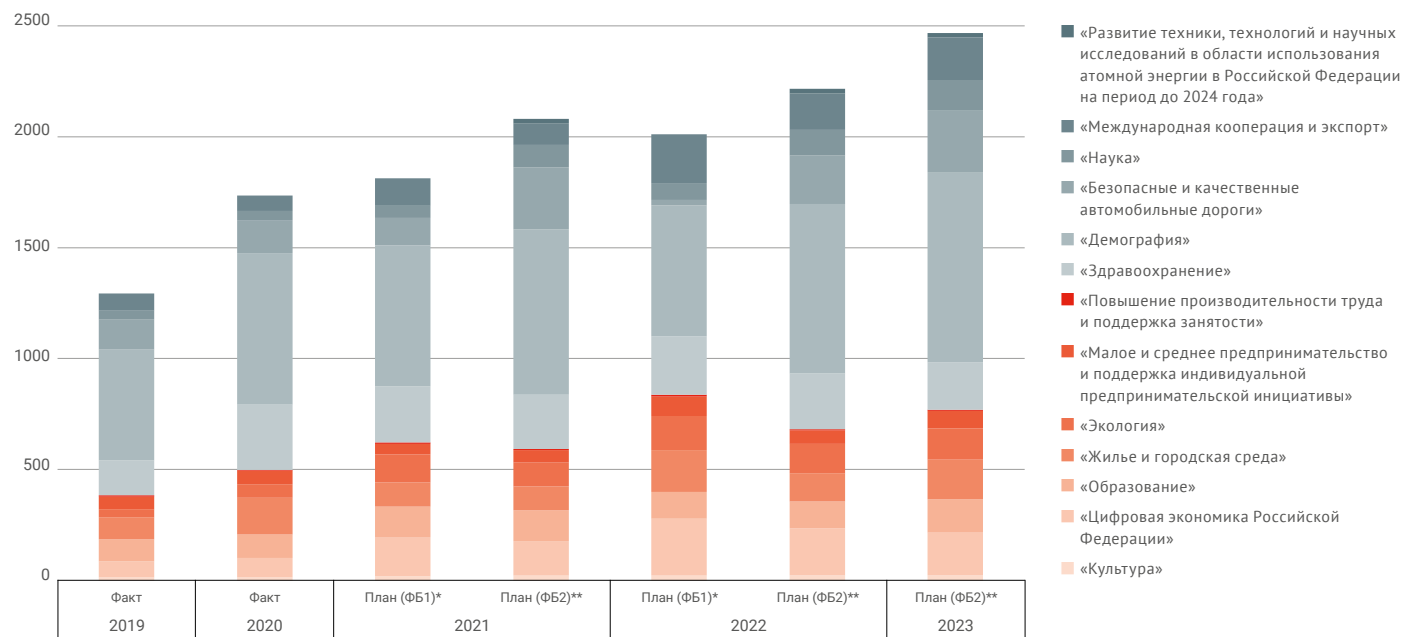
В целом федеральные расходы на национальный проект «Жилье и городская среда» в ближайшие три года будут меньше ранее намеченных на 16% и составят 410,8 млрд руб. Аналогичные затраты на нацпроект «Экология» сократятся на 12%, до 380,8 млрд руб.

Существенные изменения произошли и в нацпроекте «Наука». Теперь в федеральном бюджете не заложены расходы на три существующих проекта в его составе, зато запланированы траты на четыре новые инициативы: «Развитие интеграционных процессов в сфере науки, высшего образования и индустрии», «Развитие масштабных научных и научно-технологических проектов по приоритетным исследовательским направлениям», «Развитие инфраструктуры для научных исследований и подготовки кадров», а также

Рисунок 6. В какие национальные проекты планируют направить больше всего федеральных средств в 2020–2024 годах

Без комплексного плана.

млрд руб.



* Расходы на национальные проекты в соответствии с законом о федеральном бюджете на 2020 год и плановый период 2021–2022 годов.

** Расходы на национальные проекты в соответствии с законом о федеральном бюджете на 2021 год и плановый период 2022–2023 годов.

Источник: данные единого портала бюджетной системы России, федерального бюджета, расчеты и анализ InfraOne Research

«Развитие человеческого капитала в интересах регионов, отраслей и сектора исследований и разработок». Объем финансирования этого нацпроекта за три года вырастет на 53%, до 352 млрд руб.

В «Образовании» появился проект патриотического воспитания граждан с объемом финансирования по 3,5 млрд руб. ежегодно. Объем финансирования этого нацпроекта в целом за три года возрос на 9%, до 411 млрд руб.

Еще одно изменение произошло в составе нацпроекта «Цифровая экономика», где возник федеральный проект «Искусственный интеллект». На него планируется направить за три года не более 19 млрд руб. Но при этом общий объем планируемых расходов на «Цифровую экономику» в ближайшие три года сократится на 16%, до 558,7 млрд руб.

Мы полагаем, что заниматься корректировкой «цифр» и планов власти будут в зависимости от сложности экономической ситуации на протяжении ближайших одного – двух кварталов. Окончательная определенность появится после публикации обновленных паспортов национальных проектов и юридического закрепления их нового состава, что может затянуться на такой же срок.

Помимо перечисленного выше, власти и экспертное сообщество обсуждают новую концепцию госинвестиций и пересматривают цели национальных проектов отчасти еще и потому, что с момента принятия майского указа никакого прорывного развития не случилось. В то же время внешние условия в прошлом году сильно изменились не в лучшую сторону, что также подталкивает правительство к пересмотру планов.

ОГОВОРКА

Обзор подготовлен InfraOne Research, аналитическим подразделением инвестиционной компании InfraOne, и публикуется в целях информирования участников рынка и других заинтересованных лиц о наиболее актуальных вопросах инфраструктурных инвестиций.

Приведенные выводы, экспертные оценки и прогнозы, если не указано иное, отражают позицию аналитиков InfraOne Research, а не профильных подразделений компании, не претендуют на полноту анализа той или иной отрасли, проекта или финансового инструмента и актуальны по состоянию на дату публикации.

Авторы не несут ответственность за точность и актуальность данных, оценок и прогнозов. Обзор не может служить основанием для принятия каких-либо инвестиционных решений, не является рекламой или офертой, а публикуется исключительно в информационных целях.

ОБ INFRAONE

Инвестиционная компания InfraOne («Первая инфраструктурная компания») специализируется на прямых инвестициях в инфраструктуру. Компания в своих интересах или интересах третьих лиц осуществляет организацию проектов и сделок, управление ими, финансирование проектов, а также предоставляет сервис инвестиционного консультирования, аналитической поддержки и продвижения проектов.

В первую очередь, интерес для InfraOne представляют инвестиции в проекты, структурированные через ГЧП, концессии, проектное финансирование. Компания является независимым игроком и реализует проекты в железнодорожной, автодорожной, аэропортовой, портовой, иной транспортной, энергетической, социальной, медицинской, телекоммуникационной и других инфраструктурных сферах.

ОБ INFRAONE RESEARCH

InfraOne Research – исследовательская группа инвестиционной компании InfraOne. Группа автономно анализирует все значимые инвестиционные планы, проекты и события в различных отраслях инфраструктуры. При этом в аналитике приводится только общедоступная информация по этим проектам.

Материалы InfraOne Research распространяются на ключевых деловых форумах страны – Петербургском международном экономическом форуме, Российском инвестиционном форуме, на «Транспортной неделе», «Российской неделе ГЧП» и других.

Подписаться на аналитические отчеты InfraOne Research можно на сайте infraone.ru

InfraOne

infraone.ru

119049, Россия, Москва,
ул. Коровий Вал, 5, БЦ «Оазис»
тел.: +7 495 231 32 18
research@infraone.ru